

المركز القانوني للمرشد البحري

دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة
١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (١) لسنة
١٩٩٨

بحث من إعداد

مدرس القانون الخاص المساعد

ضرتام فاظل حسين العلي

المركز القانوني للمرشد البحري

دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (١)
(لسنة ١٩٩٨)

بحث من إعداد
درس القانون الخاص المساح
ضريحه فاضل حسين العلي

الملخص:

يعد المركز القانوني للمرشد البحري من المسائل المعقدة فالمرشد يقترب، في مركزه القانوني من بعض المراكز القانونية الأخرى ولكنه يختلف عنها في بعض الجوانب بحيث ينتج في النهاية مركز قانوني مستقل ومتميز للمرشد فالمرشد يساهم في أداء خدمة عامة هي خدمة الإرشاد والدولة هي التي تقوم بتعيينه، والرقابة عليه، وفي بعض الدول لا يعتبر المرشد متمتعاً بصفة الموظف العام لأنه لا يتقاضى راتباً من خزنة الدولة ولا يساهم في إدارة الشؤون العامة وبالتالي يقترب، وضعه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة، أما في بعض الدول الأخرى ومنها العراق فإن المرشد يعتبر موظفاً عاماً وهناك صعوبة كبيرة في تحديد مركز المرشد تجاه ريان السفينة ومجهزها حيث يتعين بيان حدود علاقة الريان بالمرشد على نحو يتحدد فيه الشخص الذي يثبت له القيادة أثناء فترة الإرشاد، هل المرشد أم الريان؟ فضلاً عن ذلك فقد بحثنا ما إذا كان المرشد يرتبط بالمجهز بعقد عمل بموجبه علاقة تبعية أم بعقد آخر أم لا توجد علاقة تعاقدية على الإطلاق؟ مع تحديد التزامات كل من المجهز والمرشد أي كانت طبيعة هذه العلاقة وبناء على ما تقدم فقد قسمنا البحث إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول علاقة المرشد بالدولة وعلاقته بريان السفينة وتناولنا في المبحث الثاني علاقة المرشد بمجهز السفينة الخاضعة للإرشاد من حيث طبيعة هذه العلاقة وآثارها.

The legal centre of the marine guide is considered a complex issue, as the legal position of the Guide comes near other legal centers, but differs in other aspects to be at the end an independent, specified legal center for the Guide, who will provide a public service, in Guiding. As being employed by the state and under the state supervision. And in some states the Guide is note

considered public employee as he dose not get payments from the state and does not participated in running the public affairs, so he is not in a position near the public service employee. But in other countries like IRAQ the Guide is considered a public imployee with a difficulty in determining the relation the Guide and the Captain, or the supplier?

In addition to that, we discussed weather the Guide should be in an obligatory relation with the supplier in a contract, or with another contract, or there should be no such obligatory relation, or there should be no contract relation at all. And determining of both the Guide and the supplier, what ever the relation between them is. According to that, the study was divided into two categories:

The first, concerns with the relation between the Guide and the state, and his relation with the captain of the ship.

And in the second, we deal with relation between the Guide and the supplier of the Guiding ship regarding nature and aspects of this relation.

المقدمة

أولاً: الإرشاد والمرشدون:

تحتاج السفينة في نشاطها البحري إلى خدمات غير التي يقدمها البحارة ذلك أن السفينة في دخولها وخروجها من الموانئ أو في سيرها في القنوات المائية وبعض الخلجان تحتاج إلى إرشاد كي تتجنب العوائق البحرية كما تتجنب المياه الضحلة التي لا تناسب غاطسها^(١).

فضلاً عن ذلك فإن إقدام السفينة على القيام ببعض المناورات، اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها، والتي تنطوي على قدر من الخطورة قد يستدعي استعانة

١. انظر، د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، بند (١٧٨) ص ٢١٧.

ربانها بشخص له دراية اكثر بأفضل السبل للقيام بتلك المناورات. هذا الشخص الذي يساعد الربان في قيادة السفينة يعرف بالمرشد (Pilot)^(٢).

ويمكن تعريف المرشد بأنه الشخص الذي يتولى توجيه وإرشاد ربان السفينة إلى خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه^(٣). والمرشد هو ملاح على درجة كبيرة من الخبرة يقوم بمساعدة الربان في الملاحة في منطقة الميناء وتعيينه سلطات الميناء للقيام بهذا الواجب.

واستناداً إلى ما تقدم يمكن تعريف الإرشاد البحري بأنه التوجيه الملاحي للسفينة إلى مكان رسوها أو إخراجها من الميناء أو المرفأ بواسطة المرشد^(٤). ويعد الإرشاد من أقدم النظم البحرية حيث كان المرشد يتولى قيادة السفينة من الوجهة الملاحية في حين كانت اختصاصات الربان تقتصر على المهام التأديبية والتجارية. كان هذا المرشد يعرف بمرشد أعالي البحار وهو يختلف عن مرشد آخر كان يساعد الربان على الاقتراب من السواحل والقيام بالملاحة الحدية ودخول الموانئ والخروج منها وهذا الأخير هو المرشد بمفهومه الحديث^(٥).

ثانياً: المزايا التي يحققها نظام الإرشاد:

يحقق نظام الإرشاد في الموانئ ميزتين مهمتين^(٦)، فهو يؤدي إلى تفادي احتمال تعطيل الملاحة داخل الموانئ التي قد تحدث على اثر وقوع حالات تصادم

٢. انظر، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢ ص ١٢٣.

٣. انظر، د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٦، بند (٢٥٤)، ص ٢٦٢، وقد عرفت المادة (١/و) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ المرشد بأنه ((الشخص المعين من إدارة الموانئ ومصروح له ممارسة إرشاد السفينة في الموانئ والمرافئ ومناطق الإرشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ.))

٤. انظر المادة (١/ثاني عشر) من قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥.

٥. انظر، د. هاني دويدار، المرجع السابق ص ١٢٤.

٦. انظر، د. يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، ح ١، ط ١، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ١٩٨٥، بند (٢١٣)، ص ٢٦٤، الدكتور فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، بند (٢٥٤)، ص ٢٦٢، د. ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي

بسبب جهل الريان بالميناء الذي يدخل إليه أو يخرج منه، فضلاً عن ذلك إن عملية الإرشاد تشكل مصدراً لزيادة إيرادات الدولة نتيجة لما تحصل عليه من رسوم تفرض على عملية الإرشاد عند دخول السفينة أو خروجها.

ثالثاً: مبدأ الإرشاد الإجمالي:-

إن الإرشاد إما أن يكون اختيارياً أو ان يكون إجبارياً. ويكون الإرشاد اختيارياً إذا كان للريان حرية الاستعانة بالمرشد أو عدم الاستعانة به عند دخوله أو خروجه من الميناء، فان استعان به التزم بدفع مقابل الإرشاد الذي غالباً ما تحدده التعليمات وإلا فلا التزام عليه.

بيد انه نظراً لما يحققه الإرشاد من مزايا بالنسبة للسفينة وبالنسبة للدولة ذاتها فانه غالباً ما يكون إجبارياً. وقد نصت على إجبارية الإرشاد كثير من التشريعات البحرية العربية^(٧) بما فيها التشريع العراقي^(٨).

ولما كان الإرشاد الإجمالي يمثل عبئاً ثقيلاً على الملاحة البحرية، فإنه إذا كان الأصل العام، في معظم القوانين، إن الإرشاد إجباري فإن هذا الأصل العام ترد عليه مجموعة من الاستثناءات تقيد من نطاق المبدأ، لان الإرشاد تبرره أسباب تتعلق بأمن الملاحة البحرية وسلامتها، ومن ثم، فانه إذا لم تتوافر فيه هذه الأسباب فلا محل للقول بإجبارية الإرشاد^(٩).

الناشر، جامعة الملك سعود، الرياض ١٩٨٥ ص ١٣١، د. بهجت عبد الله قايد، القانون البحري ط١، القاهرة، ١٩٨٤، ص ١٣١.

٧. انظر، المادة (٨٢) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، والمادة (٢١٨) من القانون البحري الكويتي والمادة (٣٠٣) من القانون البحري الإماراتي، والمادة (١٨٧) من القانون البحريني، والمادة (٢٨٢) من القانون البحري العماني.

٨. انظر، المادة (٦٦) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ حيث نصت على ان ((يكون الإرشاد في موانئ العراق إلزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها)).

٩. Bernard Gontier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylographie. 1965, p139.

والقانون العراقي، شأنه في ذلك شأن غالبية التشريعات، قد أورد استثناءات عديدة على مبدأ الإرشاد الإجباري. فمن نص المادتين (٦٨ ، ٦٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨، يتضح إن المشرع أعفى السفن التالية من الإرشاد الإلزامي:-

- ١- السفن الحربية الوطنية.
 - ٢- السفن المملوكة للدولة المخصصة للأغراض غير التجارية.
 - ٣- السفن التابعة للشركة العامة لموانئ العراق.
 - ٤- السفن الآلية والشراعية والجنائب والرافعات التي لا تزيد حمولتها القصوى المسجلة بالأطنان على (٥٠٠) طن ويزيد غاطسها على (٣،٥٠) متراً ما لم تقرر الشركة العامة للموانئ خلاف ذلك.
 - ٥- السفن التي لا يزيد غاطسها على أربعة أمتار ولا تتجاوز حمولتها القصوى المسجلة على (١٢٠٠) طناً شرط أن يحصل ربانها العراقي الجنسية على شهادة الأهلية الصادرة من الشركة العامة لموانئ العراق والتي تؤهله لقيادة وإرشاد السفن التي يكون هو ربانها. ومع ذلك على مالك هذه السفينة أو وكيله أن يسدد نصف عوائد الإرشاد إضافة إلى أجور خدمات الموانئ الأخرى، ويلاحظ إن الإعفاء في هذه الحالة جزئي.
 - ٦- السفن التي تتضمن اتفاقات الدولة مع الغير على إعفائها من رسوم الإرشاد.
 - ٧- يجوز إعفاء السفن الحربية الأجنبية من رسوم الإرشاد.
- ويلاحظ إن الإعفاء الوارد في الفقرتين (٦ ، ٧) ينصب على رسوم الإرشاد فقط دون المرشد، أي بعبارة أخرى، إن هذه السفن ملزمة بالاستعانة بمرشد غير إنها معفية من دفع رسوم الإرشاد.
- أما الإعفاء الواردة في الفقرة (٥) فهو على العكس أي إن السفينة معفية من الاستعانة بمرشد غير أنها غير معفية من دفع رسوم الإرشاد.

رابعاً: القوانين المنظمة للإرشاد في العراق:

إن قانون التجارة البحرية العثماني لعام ١٨٦٣ لم ينظم مسألة الإرشاد، ف جاء بيان ميناء البصرة لعام ١٩١٩ في عهد الاستعمار البريطاني، منظمًا له، ثم الغي بصور تعليمات وأوامر ميناء البصرة عام ١٩٤٩. ومما تجدر الإشارة إليه أن الإرشاد كان إجبارياً في ظل بيان عام ١٩١٩ وتعليمات وأوامر عام ١٩٤٩.

أما الآن وبعد صدور قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥، فإن المادة (٥/سادساً) لو وجبت إصدار تعليمات تنظيم الإرشاد، وبالفعل صدرت التعليمات النافذة للموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨. وقد استقرت التعليمات على جعل الإرشاد إلزامياً، كقاعدة عامة، وهو النهج المتبع في معظم دول العالم.

ومن الجدير بالذكر إم الشركة العامة لموانئ العراق هي التي تتولى إدارة وتنظيم الموانئ والمرافئ ووضع القواعد وإصدار القرارات اللازمة لتشغيلها وتنميتها وتطويرها وتحسين أوضاعها ولها في سبيل ذلك تنظيم عمليات الإرشاد ومهام المرشدين بموجب القواعد والاجراءات والممارسات المقبولة عموماً.

خامساً:- المركز القانوني للمرشد:

يعد المركز القانوني للمرشد من المسائل شديدة التعقيد، فالمرشد يقترب، في مركزه القانوني من بعض المراكز القانونية الأخرى، ولكنه يختلف عنها في بعض الجوانب بحيث ينتج في النهاية مركز قانوني مستقل ومتميز للمرشد^(١٠). فالمرشد يساهم في أداء خدمة عامة، هي خدمة الإرشاد، والدولة هي التي تقوم بتعيينه والرقابة عليه، وفي بعض الدول لا يعتبر المرشد متمتعاً بصفة والموظف العام لأنه في هذه الدول لا يتقاضى راتباً من خزانة الدولة ولا يساهم في إدارة الشؤون العامة، وبالتالي يقترب وضعه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة، أما في بعض الدول الأخرى، ومنها العراق، فإن المرشد يعتبر موظفاً عاماً، وهناك صعوبة كبيرة في تحديد مركز المرشد تجاه ربان السفينة وجهازها، حيث يتعين بيان حدود علاقة المرشد بالربان على نحو يتحدد فيه الشخص الذي يثبت له القيادة أثناء فترة الإرشاد،

هل المرشد أم الريان؟ وفضلاً عن ذلك يلزم بحث ما إذا كان المرشد يرتبط بالمجهاز بعقد عمل توجد بمقتضاه علاقة تبعية أم بعقد آخر لا توجد فيه هذه العلاقة أم لا توجد علاقة تعاقدية على الإطلاق، مع تحديد التزامات كل من المجهاز والمرشد أياً كانت طبيعة هذه العلاقة.

سادساً: خطة البحث:

من بعد المقدمة السابقة نعرض للمركز القانوني للمرشد البحري في مبحثين، نخصص الأول منهما لدراسة علاقة المرشد بالدولة وعلاقته بريان السفينة ونخصص المبحث الثاني لدراسة علاقة المرشد بمجهاز السفينة الخاضعة للإرشاد ومن حيث طبيعة هذه العلاقة وآثارها.

المبحث الأول

المركز القانوني للمرشد تجاه الدولة وتجاه ريان السفينة

يساهم المرشد البحري في أداء خدمة عامة. هي خدمة إرشاد وتوجيه ريان السفينة إلى خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه، وفي بعض الدول لا يعد المرشد متمتعاً بصفة الموظف العام لأنه لا يتعاطى راتباً من خزينة الدولة ولا يساهم في إرادة الشؤون العامة، وبالتالي يقترب وضعه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة، أما في بعض الدول الأخرى، ومنها العراق، فإن المرشد يعد موظفاً عاماً، فضلاً عن ذلك إن رسم حدود العلاقة التي تربط الريان بالمرشد أثناء تواجده هذا الأخير على متن السفينة بقصد إرشادها يثير صعوبة كبيرة وحيث يتعين بيان الدور الذي يقوم به المرشد بصورة دقيقة: هل يتولى قيادة السفينة وإدارة مناوراتها طوال الوقت الذي تتواجد فيه السفينة في منطقة الإرشاد؟ أم على العكس، ينحصر دور المرشد في القيام بدور الناصح أو المستشار للريان بحيث تبقى قيادة السفينة دائماً للريان؟

للإجابة على ما تقدم سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول علاقة المرشد بالدولة، وما إذا كان المرشد يعد موظفاً عاماً أم لا، ونتناول في

المطلب الثاني علاقة المرشد بالريان لمعرفة الشخص الذي تثبت له قيادة السفينة أثناء تواجد المرشد على متنها، وما إذا كان هذا الشخص هو الريان أم المرشد.

المطلب الأول

المركز القانوني للمرشد تجاه الدولة

يختلف الرأي حول طبيعة العلاقة التي تربط بين المرشد والدولة فهناك اتجاه في الفقه والقضاء يرى إن المرشد لا يعد موظفا عاما، بينما يرى اتجاه آخر إن المرشد يرتبط بالدولة برابطة الوظيفة العامة، ونعرض لهذين الاتجاهين في مقصدين متتاليين.

المقصد الأول / الاتجاه الذي لا يعتبر المرشد موظف عام:

يذهب جانب من الفقه^(١١) إلى إن المرشد لا يعتبر موظفا عاما ويرون انه إذا كانت الدولة تتدخل في تعيين المرشدين وترقيتهم وتأديبهم فذلك يشبه ما هو حاصل من تدخلها في تعيين الملاحين وتنظيم عملهم مدفوعة بذلك بالرغبة في حماية مصالح جديرة بالحماية، دون أن يصل الأمر إلى حد اعتبارهم موظفين عموميين ومن هنا، فإن المرشد لا تربطهم بالدولة رابطة الوظيفة العامة رغم تمتعهم باحتكار مهنة الإرشاد، ورغم خضوعهم لإشراف إداري دقيق من جانب الدولة.

وقد ذهب محكمة النقض المصرية إلى نفس ماذهب إليه الاتجاه السابق، فرفضت الاعتراف للمرشدين بصفة الموظفين العموميين، وقالت انه لا يقدر في ذلك أن الدولة تفرض رسما على السفن التي تدخل الميناء أو تخرج منه مقابل الإرشاد الإجباري، لان هذا الرسم ليس ضريبية، تتقاضاها الدولة، بل هو رسم تعطيه الدولة لطائفة المرشدين اجرا عن عملهم. وهيئة الإرشاد بالميناء لا تعدو أن تكون جمعية

١١. انظر، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، من دون سنة نشر، بند (١٧٧)، ص ٨٦، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، القاهرة، ١٩٨١، بند (٢٥٤)، ص ١٩٦، د. سميحة القيلوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، من دون مكان للنشر، ١٩٨٢، بند (١٨٢)، ص ٢١٠.

أدبية قوامها توزيع العدالة بين أفراد المرشدين وإقامة نوع من المساواة بينهم حتى لا يختص ادهم بأجر اكبر من زميله بمحض الصدفة التي تتيح له إرشاد سفن كبيرة الحمولة، بينما يختص سوء الحظ زميله بإرشاد السفن الصغيرة. فجميع الرسوم التي تحصلها الحكومة تصب في صندوق مشترك يهبط هذه العدالة^(١٢). وأضافت محكمة النقض المصرية " أن المرشدين وعمال هيئة البوغاز بالاسكندرية لا يعتبرون موظفين عموميين، ولا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة"، يؤكد ذلك ما ورد في تقرير لجنة مجلس الشيوخ المختصة التي قدمت مشروع القانون رقم (١٣٠) لسنة (١٩٨٤) للمجلس من إن " المشرع لم يشأ أن يدخل المرشدين في طائفة الموظفين العموميين شأنهم في ذلك شأن أصحاب المهن الحرة الأخرى، كالأطباء والمحامين والصيدلة والمحاسبين الذين لا يجوز لهم مباشرة مهنتهم إلا بشروط، خاصة وان المشرع في هذا المقام إنما يريد أن يوجد لطائفة المرشدين احتكارا واقعياً حتى لا يحترف المهنة غير المرشدين المعترف بهم من الحكومة".

" وأما قيام الدولة بتحصيل رسوم الإرشاد، فإنما مقرر ذلك لتيسير تحصيلها، وكفالة هذا التحصيل، بدليل إن الدولة تقوم بعد تحصيلها بدفعها لهيئة الإرشاد بعد خصم المصروفات التي أنفقتها، ومن ثم فلا يعتبر المرشد في هيئة البوغاز موظفاً عمومياً، كما إن هذه الهيئة لا تعتبر مؤسسة عامة^(١٣).

١٢. انظر نقض مدني، محكمة النقض المصرية، ١٣ / نوفمبر / ١٩٦٣، مجموعة أحكام

النقض س ١٤، ص ١٠٣٩

١٣. انظر، نقض مدني، ١٣ / نوفمبر / ١٩٦٩، مجموعة أحكام النقض، س ١٤، ص ١٠٣٩، وقد أكدت محكمة النقض المصرية نفس المذهب في حكمها الصادر في ١٦ / يونية / ١٩٧٠، حيث قالت انه ((ليس في تحصيل الدولة لرسوم الإرشاد المنصوص عليها في المادة التاسعة من القانون رقم (١٣٠) لسنة ١٩٤٨ سالف الذكر ما يجعل للمرشد صفة الموظف العام، بل إن تحصيل رسوم الإرشاد بمعرفة مصلحة الموائى والمناثر هو إجراء مقرر لتيسير تحصيلها وكفالة هذا التحصيل بدليل أنها، بعد تحصيلها، تدفعها لهيئة الإرشاد، وهي هيئة لها شخصيتها الاعتبارية الخاصة بها (ألغيت فيما بعد بموجب القانون رقم (١١٥) لسنة ١٩٧٤)، وذلك بعد خصم المصروفات التي أنفقتها هذه المصلحة طبقاً لما تقضي به المادة الحادية عشرة من

وفي نفس الاتجاه، ذهبت محكمة النقض المصرية في حكم آخر لها صادر في (١٩٧١/١١/١٧) إلى أن هيئة إرشاد البوغاز في ميناء الاسكندرية لا تعتبر مؤسسة عامة، ومرشدوها لا يعتبرون موظفين عموميين، ولا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة.

وقضت المحكمة في هذا الحكم أن مفاد نصوص المادتين (١١،٨) من القانون رقم (١٣٠) لسنة (١٩٤٨) بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء الاسكندرية (الذي الغي فيما بعد) والمواد (٩،١٠،١٥) من قرار وزير المواصلات رقم (٢٧) لسنة ١٩٤٨ الصادر طبقاً للمادة (١٥) من ذلك القانون (والذي الغي فيما بعد) وكذلك نصوص اللائحة الداخلية لهيئة إرشاد البوغاز بميناء الإسكندرية الصادر سنة ١٩٥٤ (والتي ألغيت بعد ذلك) إن هيئة الإرشاد بميناء الإسكندرية تتمتع بالشخصية المعنوية، ولها رأس مال يتكون من حصيلة الإرشاد وان لهذه الهيئة على مرشديها سلطة فعلية في رقابتهم وتوجيههم، وإنما توفيهم الأجور المستحقة لهم بما يتوافر معه عناصر التبعية والأجر، وهما الشرطان الأساسيان لعقد العمل ولا يغير من ذلك تدخل مصلحة الموانئ والمنائر في تعيين المرشدين وترقيتهم تأديبهم، لان ذلك من قبيل ما تمارسه الدولة من إشراف على المرافق العامة لحسن تسييرها وضمان انتظامها^(١٤). فالإشراف يبرره أن المرشد يشارك في تأدية خدمة عامة، هي خدمة إرشاد السفن.

ويترتب على هذا الاتجاه، إن عقد الإرشاد الذي يربط المرشد بالمجهز يعتبر عقداً من عقود القانون الخاص لا القانون العام (١) وان كان هذا العقد يصطبغ بصبغة تنظيمية واضحة، كما سنرى ذلك في دراستنا لمركز المرشد تجاه المجهز،

القانون رقم (١٣٠) لسنة ١٩٤٨ سالف الذكر، (انظر، نقض مدني، ١٦ / يونية / ١٩٧٠، مجموعة أحكام النقض، س ٢١، ع (٢)، ص ١٠٥٥).

وقد رتب القضاء على عدم اعتبار المرشد موظفاً عاماً، أن الدولة لا تعتبر متبوعاً للمرشد، ومن ثم لا تسأل عن أخطائه^(١٥).

المقصد الثاني

الاتجاه الذي يعتبر المرشد موظف

يعتبر المرشد في بعض القوانين^(١٦) ومنها القانون العراقي موظفاً عاماً، والعلة في اعتبار المرشد موظفاً عاماً هي إن الدولة هي التي تقوم بتحصيل رسوم الإرشاد لحساب الخزنة العامة وهي التي تقوم بتعيين المرشدين، وتشتت حصولهم على مؤهلات معينة، وترقيتهم وترفيعهم وقبول استقالتهم وإحالتهم على التقاعد، كما إن المرشدين يخضعون لإشراف إداري دقيق من قبل الدولة وهي التي تقوم بتأديبهم، فضلاً عن تقرير احتكار مهنة الإرشاد لهم.

إن نصوص القوانين العراقية تؤيد اعتبار المرشد موظفاً عاماً، ونسوق هنا بعض نصوص قانون الخدمة البحرية المدني رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ للدلالة على ذلك، فالمادة الأولى منه نصت على أن تسري أحكام هذا القانون على جميع العاملين في الوحدات البحرية المدنية التي تمتلكها أو تستأجرها أو تديرها أي مؤسسة حكومية من ريانية وضباط ومهندسين وبحارة وغيرهم ممن يعملون في الخدمة البحرية المدنية الواردة (عناوينهم الوظيفية) في الجداول الملحقة بهذا القانون. وقد جاء الجدول رقم (١) الملحق بهذا القانون تحت عنوان (وظائف الضباط البحريين) وقد ورد في الفقرات (١٨،٢٣،٣٤) من هذا الجدول الدرجات والعناوين (الوظيفية) للمرشدين البحريين، مما يدل وبصورة واضحة على أن المشرع ينظر إلى المرشدين على أنهم موظفين عموميين.

١٥. انظر trib. Gr. Inst. Casablanca, 7dec. 1933. t. 12. P424 نقلا عن د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، مكتبة الجلاء الجديدة المنصورة ١٩٨٧، بند (٩٢)، ص٦٦.

١٦. القانون البحري البلجيكي والألماني والهولندي، نقلا عن د. أحمد عبد الهادي القانون البحري، ج١، من دون ناشر، من دون مكان نشر، ١٩٤٦، بند (٤٦٢) ص١٥٣.

ومن شروط شغل (الوظيفة) - أي التعيين - لأول مرة أن يكون طالب التعيين عراقياً وأكمل سن السادسة عشرة من العمر وناجحاً في الفحص الطبي وخالياً من الأمراض السارية والمعدية ومن العاهات الجسمية والعقلية التي تمنعه من القيام بالوظيفة المعين لها بموجب قرار صادر من السلطة الطبية المختصة، وان لا يكون محكوماً بجناية أو جنحة مخلة بالشرف وان يكون حائزاً على شهادة دراسية أو مهنية تعترف بها لجنة تعادل الشهادات المؤلفة بموجب هذا القانون أو حائزاً على المؤهلات التي يشترطها هذا القانون المنصوص عليها في المواد (٢٣-٣٨) وان يكون أكمل الخدمة العسكرية الإلزامية، أو كان مؤجلاً أو معفراً منها، إذا كان قد أكمل التاسعة عشرة من عمره.

ووفقاً للفقرات (١٨،٢٣،٣٤) من الجداول رقم (١) الملحق بهذا القانون يكون التعيين في (وظائف).

المرشدون في درجات ثلاث: ١- مرشد أول ٢- مرشد ثاني ٣- مرشد ثالث. وفقاً للمادة (٢٥) يشترط في من (يعين بوظيفة) مرشد بحري أو أن يكون حائزاً على شهادة ضابط بحري (أعالي البحار) أو شهادة مرشد بحري درجة أولى من كلية أو معهد أو مدرسة معترف بها ولديه خبرة وممارسة عملية تؤهله لإشغال هذه (الوظيفة). وطبقاً للمادة (٢٨) يشترط في من (يعين بوظيفة) دليل بحري (مرشد بحري) في الأصناف المختلفة للإدلاء (المرشدين)، أن يكون حائزاً على شهادة دليل (مرشد) بحري من الدرجة التي تتفق وصنف (الوظيفة) التي (يعين) فيها أو يرفع إليها.

ووفقاً للمادة (١/١٦) يكون المرشد عند أول (تعيينه) تحت التجربة لمدة سنة واحدة في خدمة فعلية ويجب تثبيته في (وظيفته) بعد انتهائها إذا ثبتت كفاءته، وإلا فيجوز للشركة - أي شركة موانئ العراق - أن تمدد تجربته ستة اشهر أخرى.

وبموجب الفقرة (٢) من المادة (١٦) يجوز للشركة أن تستغني عن خدمات المرشد في أي وقت خلال فترة التجربة إذا ثبت لها انه لا يصلح للعمل

المعين فيه، ويحق للمرشد في هذه الحالة أن يعترض على ذلك لدى مجلس إدارة الشركة خلال مدة ثلاثين يوماً من تاريخ تبليغه بقرار الاستغناء عن خدماته.

وقد جاء الفصل الثاني من هذا القانون تحت عنوان (الدرجات - أي الدرجات الوظيفية - والرواتب) أما في الفصل الرابع، المعنون بالترفيه فقد أشارت المادة (٢٠) إلى عمل المرشد بأنه (وظيفة).

ومن استقراء نصوص هذا الفصل يتضح أن المشرع يستخدم مصطلح (راتب) و (رواتب) بدلاً من مصطلح (اجر) و (أجور) للدلالة على ما يحصل عليه المرشدون مقابل أدائهم لمهام الإرشاد وهو ما يكشف عن إن المشرع ينظر إلى المرشدين باعتبارهم موظفين عموميين.

ومن الفصل العاشر المخصص للتحقيق مع المرشدين وتأديبهم انضباطياً نشير إلى المادة (٧٣) التي تجيز توقيع العقوبات الانضباطية على المرشد إذا ارتكب فعلاً يعد خروجاً على مقتضى الواجب في أعمال (وظيفته). وتتص المادة (٧٨) على سريان أحكام قانون انضباط موظفي الدولة على المرشدين في الأمور غير المنصوص عليها في هذا القانون. وأخيراً نشير إلى المادة (٧٣) بفقراتها العشرة التي تعدد الجرائم الانضباطية والعقوبات التي تترتب على ارتكابها والتي من الممكن أن توقع على المرشدين والتي تتمثل حسب نوع الجريمة - في (قطع الراتب) و (الحجز على متن السفينة) و (تنزيل الدرجة) و (الفصل أو العزل من الوظيفة).

والأبلغ في الدلالة على أن المرشد يعد موظفاً عاماً هو أن المشرع العراقي في قانون الخدمة البحرية المدني لا يجيز مزاوله مهنة الإرشاد في الموانئ العراقية إلا للعاملين في الشركة العامة لموانئ العراق، ومعلوم أن هذه الشركة حكومية وكل العاملين فيها يعدون من الموظفين العموميين، فضلاً عن ذلك أن قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه تبين بوضوح ان القيام بعمليات القطر والإرشاد هي حصراً من اختصاص الشركة العامة لموانئ العراق ومن المعلوم ان العاملين في هذه الشركة هم موظفون عموميون لأنهم يعملون في شخص معنوي عام.

المطلب الثاني

المركز القانوني للمرشد تجاه ريان السفينة

المسألة محل البحث هنا هي بيان حدود العلاقة التي تربط ريان السفينة بالمرشد أثناء تواجد هذا الأخير على متنها بقصد إرشادها، فمنذ اللحظة التي يستجيب فيها المرشد لطلب الريان بالإرشاد، يطلب المرشد من الريان معلومات وبيانات تتعلق بالسفينة وأبعادها وعمقها وحمولتها وبعض البيانات والمعلومات الفنية المتعلقة بإمكانيات السفينة الملاحية. وبعد قيام الريان بتقديم هذه البيانات للمرشد، يلزم بيان الدور الذي يقوم به المرشد بالضبط: هل يتولى قيادة السفينة وبالتالي يسيطر على الأموال والأشخاص الموجودة على متنها، ويتولى إدارة مناورات السفينة طوال الوقت الذي تتواجد فيه السفينة في منطقة الإرشاد وحتى تنتهي عملية الإرشاد بدخول السفينة الرصيف أو بتجاوز حدود منطقة الإرشاد بحسب ما إذا كانت السفينة داخلة إلى الميناء أم خارجة منه؟ أم على العكس، ينحصر دور المرشد في القيام بدور الناصح أو المستشار للريان، يتولى فقط تقديم البيانات والمعلومات عن ظروف الملاحة في منطقة الإرشاد والعوائق الطبيعية والصناعية الموجودة فيها، بحيث تبقى قيادة السفينة دائماً للريان؟

لم تكن الإجابة على هذا السؤال واحدة فقد مر الفقه والقضاء والتشريع بتطور طويل، حيث سادت في البداية نظرية تخلي الريان عن السفينة للمرشد بحيث كان المرشد هو القائد الأعلى للسفينة أثناء فترة الإرشاد، حيث كان ينكمش دور الريان وتتنحصر سلطاته في الوظائف التجارية دون الملاحية^(١٧). وقد اختفت هذه النظرية في غالبية النظم الحالية وحلت محلها نظرية عدم تخلي الريان عن سفينته للمرشد وتحول المرشد إلى مجرد مستشار الريان^(١٨) وهناك نظرية ثالثة حاولت التوفيق بين النظريتين السابقتين، ونعرض في مطالب ثلاثة للنظريات السابقة، فنخصص المطلب الأول لنظرية تخلي الريان عن قيادة السفينة للمرشد، ونخصص المطلب

١٧. انظر Levillain, not sous Trib. Correct. Pont L, Eveque, 28

mail879.D.1881.11.169

١٨. انظر B. Gontier, op.cit. p232.

الثاني لنظرية اعتبار المرشد مجرد مستشار للريان، ونخصص المطلب الثالث لنظرية التوفيق بين سلطات الريان والمرشد ونعرض في المطلب الرابع لتقويم النظريات السابقة.

تخلي الريان عن قيادة السفينة للمرشد

كانت النظرية القديمة ترى أن الريان، عند حضور المرشد يتخلى عن قيادة السفينة، تاركاً ذلك المرشد الذي يتولى هذه القيادة بصفة وقتية، فالقيادة تثبت للمرشد وحده، والريان يخضع للمرشد، شأنه في ذلك شأن باقي أفراد الطاقم والمسافرين، حيث تنحصر سلطاته في الوظائف التجارية دون الملاحية. وقد قدم أنصار هذه النظرية وعلى رأسهم السيد ليفيلان العديد من الأسانيد^(١٩). لعل من أهمها ما يأتي:

١- هناك نصوص قديمة تعطي قيادة السفينة للمرشد، ومن هذه النصوص، قواعد (اورليون) حيث كانت المادة (٢٤) منها تنص على انه ابتداء من اللحظة التي تصل فيها السفينة إلى ميناء الوصول، يقع على الريان واجب اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لحماية البضاعة من أية إضرار. ويفهم من هذا النص بمفهوم المخالفة، أن المرشد وليس الريان قبل وصول السفينة إلى الميناء هو الذي يقع عليه مسؤولية حماية البضاعة، وهو ما لا يتحقق إلا إذا كان هو الذي يتولى قيادة عمليات السفينة الملاحية، ومن ثم يكون منطقياً اعتباره المسؤول عن أية أضرار تلحق بالبضاعة. فالريان هو المسؤول عن سلامة البضاعة طوال الرحلة فيما عدا الجزء من الرحلة الذي يتواجد فيه المرشد على متن السفينة. وقد وجدت نصوص تعطي نفس المعنى في مجموعة قضاء (دام) ومجموعة قوانين (وستكابل)، حيث كان يشار في هذه النصوص إلى المرشد باعتباره قائد السفينة، ومن هنا كانت هذه المجموعات تلقي على عاتق المرشد واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة لإيصال السفينة إلى الميناء سالمة.

١٩. انظر Levillain.op.cit.11,169

وانظر كذلك د. عبد الفضيل محمد احمد - المرجع السابق - ص ٨١.

٢- إن الريان مهما كان كفوًا إلا أن ذلك لا يؤثر في أهمية دور المرشد باعتباره
اقدّر من الريان على التعرف على الظروف المحلية في الميناء الذي يعمل
فيه، ومن ثم يقوم بقيادة السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه.

٣- ومن الناحية المنطقية، إن الشخص الذي يستدعي شخصاً آخر، في ظروف
معينة ويطلب تدخله، إنما يفعل ذلك لأنه يعلم ويعترف بتفوق هذا الشخص
الآخر من بعض الوجوه عليه، ومن ثم يسلمه القيادة مؤقتاً بحيث يكون له أن
يتخذ القرارات التي يقتضيها الموقف، فقبول الريان تدخل المرشد يعني اعترافاً
من جانبه بجهله أو على الأقل بعدم معرفته التامة وعدم إلمامه الكافي
بظروف الساحل أو الميناء الذي يتواجد بالقرب منه أو فيه، ومن ثم، كيف
يمكن الزعم بأن هذا الريان يسيطر على أعمال مرشده؟ خاصة وأنه لا يمكن
أن يتواجد على ظهر السفينة إلا قائد واحد، وهذا القائد لا يمكن أن يكون إلا
المرشد.

٤- لا يصح تشبيه دور المرشد بالدليل أو بسلاح الاستطلاع في الحرب، لأنه إذا
كان دور الدليل في الحروب يقتصر على تقديم المعلومات عن الطريق واجب
الأتباع دون أن يجعل ذلك منه قائداً للجيش، فإن الأمر بالنسبة للمرشد
يختلف، فالمرشد هو الذي يحدد خط السير الواجب إتباعه، والسرعة
المناسبة، ويتولى إدارة مناورات السفينة بنفسه، وهو مالا يتيسر إلا إذا عدَّ
قائداً للسفينة.

المقصد الثاني

المرشد هو مجرد مستشار للريان (٢٠)

ينظر في الوقت الحاضر إلى المرشد باعتباره مجرد دليل يقدم النصح والمشورة والرأي لريان السفينة أثناء تواجدها في منطقة الإرشاد الإجباري على أساس أن المرشد لديه معلومات دقيقة ومفصلة عن العمق والتيارات وعوائق الملاحة المحلية وظروف الميناء واتجاهات السير فيه.

ويترتب على هذه النظرية الاعتراف للريان بكامل السيادة على السفينة بحيث يتعين على الريان أن يعمل على التزام أفراد الطاقم بإرشادات المرشد، لأن الفرض أن أفراد الطاقم يأتزمون بأوامر الريان لا المرشد، وعلى الريان أن يراقب المرشد وهو يدير مناورات السفينة ويلاحظ سلوكه، فالمرشد والحال كذلك، هو مجرد دليل لا يحل محل الريان في قيادة السفينة، ولذلك على الريان أن يتواجد دائماً على متن السفينة، لأن وجود المرشد ليس من شأنه أن يعفيه من مسؤولياته كما لا تتأثر سلطاته بوجوده، ومن هنا إذا تخلى الريان عن قيادة السفينة للمرشد فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء تولي المرشد القيادة، لأن هذا التخلي يعتبر خطأ صادراً عن الريان بحيث تقوم مسؤوليته ما لم يثبت انتفاء علاقة السببية بين تخليه عن القيادة للمرشد والأضرار.

وقد ذهب القضاء المصري المختلط إلى أنه سواء أكان الإرشاد إجبارياً أم اختيارياً، الأصل أنه منذ اللحظة التي يصعد فيها المرشد إلى السفينة يصبح كأحد

٢٠. انظر، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية ١٩٧٠، ص ٥١١، د. رفعت فخري أبادير، دروس في القانون البحري، دار الفكر العربي، ١٩٧٤، بند (١٢٧)، ص ٢٠٨، د. يوسف يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص ٢٦٨، د. هاشم رمضان الجزائري، علاقة ريان السفينة ومرشدها بالمجهر والشاحنون، مطبعة دار الحكمة، البصرة ١٩٨٦، ص ٢٦٩، د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٩٦، بند (٢١٠) ص ١٧٥، د. هاني دويدار، المرجع السابق ص ١٢٥، د. عبد القادر العطير، المرجع السابق، بند (١٧٩)، ص ٢١٨، وانظر كذلك،

أفراد الطاقم ويكون مكلفاً بالإرشاد عن الطريق واجب الإلتباع، ويحتفظ الريان بكافة سلطاته، ويبقى هذا الأخير (الريان) هو المسؤول الوحيد عن استخدام هذه السلطات ونتائج المناورات^(٢١).

وقد قدم أنصار هذه النظرية العديد من الأسانيد:-

١- الإلتزام بالإرشاد في القانون الفرنسي له مدلول خاص، يقصد به التزم الريان بدفع مقابل الإرشاد ولو لم يستعن بخدمات المرشد فعلاً، فالريان يملك حرية الاستعانة بالمرشد أو رفض الخدمة، كل ما هناك انه يلتزم في جميع الأحوال بدفع مقابل الإرشاد. ومادام الريان حراً، فانه لا يتصور أن يقبل بمحض إرادته التنازل عن سلطاته في القيادة لشخص آخر يملك أن يستغني عنه.

٢- وحتى مع التسليم بان الريان يتخلى عن القيادة للمرشد، فماذا يفعل الريان أثناء فترة الإرشاد؟ هل يترك غرفة القيادة ليستلقي على سريره ليطلع الصحف مثلاً دون أن يشغل نفسه مطلقاً بمناورات السفينة؟! الإجابة بالإيجاب وفقاً - لهذا الاتجاه - غير مقبولة لأن الريان يبقى، في كل الأحوال، قائداً للسفينة شأنه في ذلك شأن القائد العسكري الذي يستعين بإرشادات من يكون في مقدورهم تقديم النصح والمشورة له، بحيث يبقى هؤلاء جميعاً مجرد مساعدين لا تتأثر سلطات القائد بوجودهم، بل يكون مسؤولاً عن أفعالهم ويخضعون لإشرافه.

٣- وفوق ذلك، الريان ممثل عن المجهز على متن السفينة، وهو موضع ثقته الذي يصعب معه تصور أن يتقبل المجهز فكرة تخلي الريان عن قيادة السفينة ولو مؤقتاً لأي شخص آخر حتى لو كان المرشد.

٤- وهذه النظرية يسندها القانون الوضعي على النحو الذي يستخلص بوضوح من مطالعة نص المادة (٢٨٦) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.

٢١. انظر، قرار محكمة الاستئناف المختلطة، ٢٢ / أبريل، ١٩٨١، بلتان، س ٣، ص ١١٣،

نقلاً عن د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص ٨٢.

ويمكن أن يعتبر أساساً لهذه النظرية في القانون العراقي المادة (٦٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة (١٩٩٨) التي تنص على أنه " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للريان أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد "، وهو نص بالغ الدلالة يكاد يكون صيغ فقط لمجرد إنكار نظرية تخلي الريان عن القيادة للمرشد أثناء فترة الإرشاد.

المقصد الثالث: النظرية المختلطة

وهناك رأي ثالث يذهب إلى انه لا يجب الانحياز المطلق لأي من النظريتين السابقتين بل يمكن التوفيق والجمع بينهما، لان الاعتراف لريان السفينة بالقيادة ليس من شأنه النزول بالمرشد إلى مرتبة ثانية، بحيث يعد مستشاراً أو ناصحاً، فكل من الريان والمرشد يؤدي دوراً متميزاً عن دور الآخر. فالريان مسؤول عن حفظ الأمن والنظام على متن السفينة وكفالة التزام أفراد الطاقم بما يصدره من أوامر وتعليمات أما المرشد فانه يتولى قيادة السفينة فعلاً أثناء فترة الإرشاد ويحق له إصدار الأوامر إلى أفراد الطاقم وعليهم تنفيذها ولكن من خلال الريان.

وطبقاً لهذا الرأي يمكن التمييز بين نطاق مسؤولية كل من الريان والمرشد: فإذا كان الحادث قد نجم عن بطئ أفراد الطاقم أو عمل من أعمال عدم الانضباط أو التمرد أو العصيان من جانبهم أو نقص الاحتياط والحذر والانتباه الواجب، فان الخطأ يعتبر صادراً عن الريان، لان وجود المرشد ليس من شأنه إعفاؤه من مباشرة رقابته وسلطاته على أفراد الطاقم كما لو كان هو الوحيد على متن السفينة، وكما لو لم يكن هناك مرشد، ويعتبر الريان مخطئاً أيضاً إذا كان المرشد سكراناً بصورة ظاهرة، لأن الاحتياط الواجب يمنع الريان من أن يعهد بقيادة السفينة لشخص غير قادر على القيام بواجباته، وتقوم مسؤولية الريان أيضاً إذا كان الخطر الذي يسبب الضرر ظاهراً وأهمل الريان تنبيه المرشد، لان وجود المرشد ليس من شأنه إعفاء الريان من مراقبة الطريق الذي تسلكه السفينة.

وعلى العكس، إذا كان الحادث قد نجم عن خطأ شخصي أمكن إسناده إلى المرشد ولم يكن باستطاعة الريان، رغم تبصره إن يحول دون وقوعه، فان المسؤولية تقع على عاتق المرشد.

المقصد الرابع: تقويم النظريات السابقة

وإذا كان لنا من تعقيب عل النظريات السابقة، فإننا نرى أن الاعتراف للريان بالقيادة دائماًحتى عند وجود المرشد، لا يقلل من دور المرشد، فالمرشد في الحقيقة، وان كان ينظر إليه على انه مجرد مستشار، إلا انه عملاً لا يقتصر على مجرد تقديم النصيحة والرأي والبيان كما يدعي الفقه والقضاء والمشرع أحياناً، بل يحل محل الريان فعلاً في إدارة مناورات السفينة، وعلى ذلك يمكن القول بأنه إذا كان من الناحية النظرية، الريان هو الذي يتولى قيادة السفينة وهي داخل منطقة الإرشاد، فان المرشد من الناحية الفعلية يتولى القيادة^(٢٢)، ومع ذلك، فان التشريع والقضاء لم يصل إلى التسليم بهذه الحقيقة التي يعرفها العمل، ومازال يعتبر الريان الذي يخول قيادة السفينة للمرشد مخطأ.

٢٢. وهذا ما أكده لنا المرشدون العاملون في الشركة العامة لموانئ العراق عند لقاءنا بهم.

المبحث الثاني

المركز القانوني للمرشد تجاه المجهز

بعد ان انتهينا من بيان علاقة المرشد بالدولة، ثم علاقته بربان السفينة التي يقوم بإرشادها، على النحو الذي عرضناه مفصلاً في المبحث السابق، تأتي لحظة دراسة العلاقة التي تربط المرشد بمجهز السفينة التي تم إرشادها. وتنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول، طبيعة العلاقة التي تربط المرشد بالمجهز، وفي المطلب الثاني، التزامات كل من المرشد والمجهز.

المطلب الأول

طبيعة العلاقة التي تربط المرشد بالمجهز

يختلف الرأي حول طبيعة العلاقة التي تربط بين المرشد والمجهز فهناك اتجاه في الفقه يرى أن هناك عقداً يربط بينهما هو عقد الإرشاد والذي يبرمه الربان لحساب المجهز. والبعض من الفقه ينكر وجود رابطة عقدية بين المرشد والمجهز، بل يرى أن علاقتهما تنظيمية لا اثر للعقد فيها. ونعرض لهذين الاتجاهين في مقصدين متتالين.

المقصد الأول

الاتجاه القائل بوجود علاقة عقدية بين المرشد والمجهز

يذهب اتجاه في الفقه والقضاء إلى أن المرشد يرتبط بالمجهز بعقد إرشاد، بيد أن الفقه اختلف في تحديد طبيعة هذا العقد، ومن هنا، فإننا نعرض أولاً، لعقد الإرشاد، وثانياً لطبيعة هذا العقد.

أولاً: - عقد الإرشاد:

يرى الاتجاه التقليدي في الفقه إن المرشد يرتبط بالمجهز، بواسطة الربان، بعقد من عقود القانون الخاص، وهو عقد قصير المدة، ذو طبيعة مؤقتة، يلتزم بمقتضاه المرشد بتقديم المعونة الفنية

للريان نظير دفع مقابل الإرشاد الذي تستقل اللوائح بتحديدده^(٢٣).

أ. كيفية انعقاد العقد:-

يصدر الإيجاب في هذا العقد عن الریان، حيث يلتزم عند دخوله منطقة الإرشاد، بان يرفع على سارية السفينة الإشارة الخاصة بطلب المرشد، ويلتزم المرشد بان يجيب طلب السفينة بمجرد رؤيته الإشارة المذكورة، وعندئذ يصدر قبوله، مالم يتم الاتصال باللاسلكي، أو بأي طريق آخر، وعندئذ يعتبر العقد قد تم عند لحظة تلقي الطلب، إذ يتصل الریان بالمرشد بأية وسيلة تفيد طلب الإرشاد، ويعطي المرشد موافقته، عندئذ يعتبر القبول قد صدر، والعقد قد انعقد^(٢٤). أما إذا كانت السفينة تقصد مغادرة الميناء، فان طلب المرشد لا يتم عن طريق الإشارة الخاصة، بل عن طريق طلب كتابي من جانب الریان الذي يتوجه إلى مركز الإرشاد ويحدد ميعاد المغادرة.

والأصل أن صدور الإيجاب إلزامي بالنسبة للريان، بحكم أن الإرشاد إجباري سواء أكانت السفينة وطنية أم أجنبية، والقبول الصادر عن المرشد إلزامي كذلك لأنه لا يستطيع أن يمتنع عن الإرشاد كقاعدة^(٢٥).

وقد يكون الإيجاب والقبول مفترضين. ويتحقق ذلك متى وقعت السفينة في خطر، لان تدخل المرشد هنا يكون نافعا لها، بل قد يكون ضرورياً لإنقاذها، ومن ثم فلا يكون من المعقول أن يتوقف تدخل المرشد على طلب الریان لتدخله، خاصة وانه قد تكون السفينة في حالة يعجز معها الریان عن طلب تدخل المرشد.

٢٣. انظر، د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤، ص ١٧٥. د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥، بند (٩٦)، ص ١١٤، د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ١٩٩٦، المرجع السابق، بند (٢٠٩) ص ١٧٤، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣ ص ٥٧١، د. هاشم رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص ٢٦٩.

٢٤. انظر، د. علي البارودي، المرجع السابق، بند (٩٦)، ص ١١٤.

٢٥. انظر، د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، بند (١٣٥)، ص ١٧٥.

بـ خصائص عقد الإرشاد:-

لعقد الإرشاد، متى تم التسليم بذلك، خصائص تميزه هي:-
١- إن عقد الإرشاد من عقود الملاحة البحرية المساندة أو المكملة^(٢٦)، باعتبار أن القصد منه هو تسهيل الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة، فدخل السفن إلى الموانئ والمرافئ وخروجها منها أو تحركها فيها، يستدعي في كثير من الأحيان الاستعانة بخدمات أشخاص لديهم خبرة ومنهم المرشدون.

٢- إن عقد الإرشاد من العقود الملزمة لجانبين، لأنه يرتب التزامات في ذمة كل من طرفيه.

٣- إن عقد الإرشاد من العقود الرضائية، ومحل التزام المرشد بتقديم خبرته للريان مقابل دفع الریان لبدل الإرشاد^(٢٧).

٤- إن عقد الإرشاد يعتبر من عقود الاستشارة أو النصيحة أو الخبرة، والتي تتميز بالتزام أحد عاقدتها بتقديم خدمات فنية للعائد الآخر.

ج- الحجج التي يستند إليها أنصار هذا الرأي^(٢٨)

يرى هذا الرأي أن الإرشاد يستند إلى عقد بالمعنى المعروف للعقد وذلك للأسباب الآتية:-

٢٦. انظر، د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١٧٥، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ١٩٩٣، بند (٥٧٦) ص ٥٧١، د. عبد القادر العطير، المرجع السابق، بند (١٧٨) ص ٢١٧.
٢٧. انظر، د. علي حسن يونس، العقود البحرية، من دون ناشر ومن دون مكان نشر، ١٩٧٨، بند (٢٢٩) ص ٢٢٥.
٢٨. أنظر في بيان هذه الحجج - د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ١٩٩٣، المرجع السابق، بند (٥٨٣) ص ٥٧٨، ٥٧٧، ٥٧٦، د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١٧٦.

١- لا شبهة في إن الإرشاد الاختياري يستند إلى عقد لا يبرم إلا بإيجاب من السفينة وقبول من المرشد، ولا يقدح في وجود العقد إن المشرع يحدد مقابل خدمة الإرشاد، لان تحديد المقابل بواسطة القانون أو بواسطة الشخص الذي يتولى إدارة مرفق عام أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص كشركات النقل البري والبحري والجوي أمر شائع ولكنه لا ينفي صفة العقد عن اتفاق الأطراف.

٢- أما الإرشاد الإجباري فإنه لا ينفي بدوره فكرة العقد، لان الإلزام بالتعاقد أمر شائع في القانون بالتعاقد معهم مثل التعاقد مع متعهدي البريد والهاتف والكهرباء والسكك الحديدية. ففي الأمثلة المتقدمة، ينفرد المشرع أو إدارة المرفق العام أو الخاص، بتحديد الثمن فيها من دون أن ينفي هذا صفة العقد عن الاتفاقات المعقودة معهم وان تحديد المشرع للشروط اللازمة فيمن يمارسون مهنة الإرشاد، لا يختلف عن تحديد الشروط اللازمة في من يباشرون المهن الحرة كالأطباء والمحامين، دون أن يفكر احد في إنكار صفة العقد على الاتفاقات التي يبرمها الأطباء مع مرضاهم أو المحامون مع موكلهم.

وما ذلك كله إلا تعبير عن حقائق ثابتة في المجتمع الحديث، فالعقد واقعة اجتماعية واقتصادية تتجاوز نتائجها حدود أطرافه، وان السلطة العامة لا يمكن أن تقف موقف المتفرج فيما يخص تنظيم العلاقات الاقتصادية والاجتماعية، بل لابد لها أن تمارس عليها نوعاً من التنظيم والرقابة، وان مبدأ الحرية التعاقدية ومبدأ سلطان الإرادة المطلقين لم يعرفهما أي قانون وضعي، ويكفي للتدليل على ذلك أن كل المجتمعات الإنسانية عرفت بصورة أو بأخرى المبدأ الأساسي الذي يقضي بأنه (لا التزام بمستحيل).

ومما تقدم يخلص هذا الاتجاه الفقهي إلى إن الارشاد، إجبارياً كان أو اختيارياً، يستند إلى عقد يبرم بإيجاب من السفينة وقبول من المرشد.

ثانياً: طبيعة عقد الإرشاد:-

تردد الفقه والقضاء بين تكييفين لعلاقة المرشد بمجهز السفينة، فذهب الاتجاه الأول إلى اعتبار العلاقة (عقد عمل)، وذهب الاتجاه الثاني إلى اعتبارها عقد مقاولة، ونعرض لهذين الاتجاهين على التوالي:-

- أ- الإرشاد عقد عمل:- يرى أنصار هذا الرأي^(٢٩) وجود عقد عمل مؤقت يقوم بين المرشد والريان بوصفه نائباً عن المجهز، يلتزم بمقتضاه الأول بالتوجيه الفني للسفينة عند دخولها إلى الميناء أو عند خروجها منه أو عند تحركها فيه، ويلتزم بمقتضاه الثاني بدفع مقابل الإرشاد الذي تحدده اللوائح، فالعقد الذي يربط المرشد بالمجهز هو عقد عمل يرتبط فيه المرشد برابطة تبعية بالمجهز الذي يصبح متبوعاً له أثناء تواجد المرشد على ظهر السفينة.
- ب- الإرشاد عقد مقاولة^(٣٠):- يرى جانب من الفقه إن الصحيح، أن عقد الإرشاد ليس عقد عمل، بل عقد مقاولة من نوع خاص، يمكن تقريبه من العقد الذي يربط بين الخبير والعميل، وأساس ذلك، أن المرشد وان كان يلتزم بان يضع نشاطه وخبرته تحت تصرف المجهز، إلا انه، مع ذلك، يحتفظ باستقلاله، فالمرشد لا يعمل تحت سيطرة المجهز ولا يتبعه، لان هذا الأخير لا يصدر إليه عن طريق الریان أية اوامر، فالمرشد هو الوحيد الذي يقرر ماذا يفعل لإرشاد السفينة، ويترتب على هذا الرأي نفي علاقة التبعية بين المرشد والمجهز.

٢٩. انظر، د. احمد عبد الهادي، المرجع السابق، بند (٤٦٥) ص٤٣٥، د. علي البارودي، المرجع السابق، بند (٩٣) ص١١١، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري ١٩٨١، المرجع السابق، بند (٢٥٥)، ص١٩٦، نقض مدني ١٦ / يونية ١٩٧٠، مجموعة أحكام النقض، السنة ٢١، العدد (٢) .

٣٠. انظر في عرض هذا الرأي، د. بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص١٣٧، د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، بند (١٢٥)، ص٩١.

المقصد الثاني: الاتجاه القائل بوجود علاقة تنظيمية بين المرشد والمجهز^(٣١).

إذا كان الاتجاه الأول يرى في عملية الإرشاد عقداً على النحو الذي عرضناه، فإن الاتجاه الآخر من الفقه يعتقد أن المرشد لا يرتبط بالمجهز بأدنى رابطة عقدية، بل يقوم المرشد بمهمة الإرشاد بناء على تنظيم قانوني للإرشاد، فالقانون لا العقد هو أساس ومصدر علاقة المرشد بالمجهز والالتزامات التي تقع على كل منهما: فلا يوجد عقد لأنه لا توجد أركان العقد: فالرضا مفتقد وهو ركن لأي عقد لان الربان ليس حراً في الاستعانة وعدم الاستعانة بالمرشد، ولا في اختيار مرشد بعينه، والمرشد، بدوره ليس حراً في إرشاد السفينة أو عدم إرشادها، بل هو يؤدي عمله حسب دوره في الخدمة دون أن يختار السفينة، ودون أن يملك إرشادها من عدمه. ومقابل الإرشاد لا يخضع تقديره لاتفاق الطرفين بل تتولى القوانين والتعليمات تحديده، بل وأكثر من ذلك، فإن هذا المقابل يذهب إلى خزنة الدولة أو الشخص المعنوي العام الذي يتولى إدارة الميناء في بعض الدول ومنها العراق.

وإذا كان لنا رأي، فإن الصفة القانونية أو النظامية للإرشاد واضحة لان الأمر يتعلق بالتزام مفروض يقع على عاتق الطرفين مما يجعل القول بان عملية الإرشاد ترتكز على علاقة عقدية يصدر فيها الإيجاب عن ربان السفينة، والقبول من المرشد، قولاً يصعب قبوله، وإذا كان صحيحاً إن الإلزام بالتعاقد شائع في كثير من العقود وعلى الأخص تلك العقود التي يبرمها الجمهور مع أشخاص يلزمهم القانون بالبيع أو تقديم الخدمة كمتعهد النقل، فإن هذا يتجاهل أن طالب البيع أو طالب الخدمة من المرفق العام يقبل بإرادته الحرة رغباً في التعاقد للحصول على الكهرباء أو الخدمة الهاتفية أو البريدية أو تزويده بالماء أو الغاز، حقاً انه لا يمكن مساومة الشروط، ولكن هذا يدخل العقد في زمرة عقود الإذعان ولا يؤدي إلى نفي حقيقة وجود إرادتين

٣١. انظر، د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والقوانين

المكاملة له ، منشأة المعارف، الإسكندرية ٢٠٠٣، ص ٥٢٢، د. محمد مختار احمد بريري،

قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٩، بند (٥٠٧) ص ٤٩٠ وما بعدها،

د. رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص ٢١٢، وراجع كذلك في عرض هذا الرأي، د. هاشم

رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص ٢٧٠.

حرتين تلاقيا على مبدأ التعاقد ويختلف الأمر في حالة الإرشاد، فطالب الإرشاد ليس حراً في أن يطلب الخدمة أو لا يطلبها إما طالب خدمات المرافق العامة في الصور السابقة فحريته ليست معدومة وله قدر من الاختيار ولو من الناحية النظرية. ولاشك أن جوهر فكرة العقد هو التلاقي الحر بين الإيجاب والقبول، ودور السلطة العامة في تنظيم العلاقات الاقتصادية والاجتماعية يقف في تصورنا عند الحماية ومنع الاستغلال في حالة اختلال المراكز الاقتصادية للأطراف، أما القول بان السلطات العامة لا تقف موقف المتفرج ولا بد أن تمارس نوعاً من الرقابة لأن ((العقد)) واقعة اجتماعية واقتصادية تتجاوز نتائجها حدود إطرافه، فانه قول مقبول، وإذا وجدت مبررات بالنسبة لنوع معين من العلاقات الاقتصادية والاجتماعية فللدولة أن تتدخل لحماية المصالح العامة وتضع القواعد والأنظمة الكفيلة بذلك ولكنه لا يصح الاستمرار في ادعاء وجود ((عقد)) أو علاقات عقدية وإنما ينتقل الأمر إلى أعمال ((شرطية)) تؤدي إلى (مراكز نظامية) وإلا فان القول ببقاء العقد ومبدأ سلطان الإرادة يعد تشويهاً لهذه المبادئ إذا بلغ الأمر حد إعدام هذه الإرادة وهو ما نجده في الإرشاد حيث يتعلق الأمر بنظام فرضه المشرع يعمل بمجرد توافر الحالات التي حددها المشرع، وما طلب الإرشاد إلا (شرط) لتحريك آليات النظام القانوني للإرشاد.

أما في العراق فان المرشد يعتبر موظفاً عاماً، وخدمة الإرشاد التي يؤديها تعتبر من واجبات وظيفته، التي يتقاضى عليها راتباً شهرياً من خزانة الدولة، وينظر إلى مقابل الإرشاد على انه رسم، يذهب إلى خزانة الدولة ورسم الإرشاد لا شأن للمرشد به ويستوي أن يكون صغيراً أو كبيراً، ويستوي أن تدفعه السفينة أم لا، لان المرشد لا ينال شيئاً منه بل ولا يهمله أن يعرف قدر الرسم ومصيره، فالرسم ليس أجراً للمرشد، ومصدره القانون لا العقد.

وصفوة القول إننا نرى أن الإرشاد في القانون العراقي ذو صبغة تنظيمية، ولاشك إن المشرع العراقي كان مدركاً لهذه الحقيقة فهو لم يضيف وصف (عقد) على عملية الإرشاد في أي نص من نصوصه ولم يستخدم أي لفظ آخر يدل على وجود رابطة عقدية بين المجهز والمرشد في حين استخدم لفظ (الإيجار) عند

معالجته لعملية القطر في المادة (١١٤) من تعليمات الموانئ واعتبر العلاقة التي تربط سلطة أو إدارة الميناء بمجهز السفينة هي عقد إيجار.

المطلب الثاني

التزامات المرشد والمجهز

إن العلاقة التي تنشأ بين المرشد ومجهز السفينة أيا كانت طبيعة هذه العلاقة عقدية كانت أو تنظيمية - يترتب عليها التزامات في ذمة كل منهما، وسنعرض للالتزامات المرشد في مقصد أول، ثم التزامات المجهز في مقصد ثان.

المقصد الأول

التزامات المرشد (٣٢)

إن التزامات المرشد كثيرة ولكن يمكن إدراجها تحت التزامين رئيسيين هما: أن يضع المرشد نفسه وخبرته وعلمه تحت تصرف الريان - ريان السفينة طالبة الإرشاد - وان يتولى إرشادها هذا من جانب، وان يقدم مساعدته للسفن الأخرى التي تتعرض للخطر ولو لم يطلب منه ذلك من جانب آخر.

أولاً: التزام المرشد بالإرشاد

يجب على المرشد بمجرد تلقيه طلب الإرشاد إما برؤية الإشارة الخاصة به على سارية السفينة أو بتلقيه الإشارة اللاسلكية بذلك أن يجيب الريان إلى طلبه، ويكون ذلك عندما تكون السفينة مقدمة على دخول منطقة الإرشاد أما إذا كانت السفينة تتوي مغادرة الميناء فانه يجب على المرشد التوجه إليها في الوقت المقرر للإبحار.

٣٢. انظر، د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٥٢٢ - ص ٥٢٤، د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص ٩٣ وما بعدها، د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ١٩٩٦، المرجع السابق، ص ١٧٥، د. محمد عبد الفتاح الترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٣ ص ١٦٥، د. يوسف يعقوب صرخوه، المرجع السابق، بند (٢١٧ ص ٢٦٨، د. محمود مختار احمد، المرجع السابق، ص ٤٩٣.

ويجب المرشد ريان السفينة الذي تقدم بطلب الإرشاد أولاً، فالمرشد ليس حراً في تلبية أي من الطلبات التي تقدم إليه إذ يجب عليه عدم التمييز بين السفن طالبة الإرشاد ولذلك يجب عليه تلبية الطلب الذي قدم إليه أولاً.

ويتعرض المرشد للمسؤولية الانضباطية (التأديبية) إذا امتنع عن تلبية طلب الريان وخاصة إذا كانت السفينة طالبة الإرشاد معرضة للخطر.

ولذلك تنص المادة (٧٣) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على وجوب قيام المرشد بتقديم المساعدة للسفن التي تكون في حالة خطر ولو لم يطلب إليه ذلك.

وبالتالي يكون تعرض سفينة أخرى للخطر موجباً لعدم إجابة المرشد لطلب الإرشاد الصادر عن ريان السفينة دون مسؤولية عن المرشد.

وتتمثل مهمة المرشد بتوجيه السفينة ويكون ذلك عن طريق تزويد ريان السفينة بالمعلومات عن مسالك الميناء الذي تدخل إليه أو تخرج منه أو القناة عند المرور بها ويحدد المرشد للريان خط السير الواجب إتباعه.

ولا يتجاوز دور المرشد إلى قيادة السفينة بل إن قيادتها تظل للريان ولذلك إذا كان الريان ملزماً بالاستعانة بمرشد إلا أنه لا إيجاب عليه في قبول نصح وإرشادات المرشد، فمتى رأى الريان إن المعلومات التي يدي بها المرشد خاطئة أو كان في إتباع خط السير الذي يحدده له ما يعرض السفينة للخطر يجوز له الامتناع عن إتباع تلك التعليمات.

وإذا كان المرشد ملزماً بتوجيه السفينة توجيهاً سليماً وصحيحاً فإن التزامه هذا التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، وبالتالي لا يضمن المرشد سلامة رسو السفينة على رصيف الميناء أو سلامة خروجها منه وإنما يوفى بالتزامه إذا بذل عناية الرجل المعتاد في توجيه الريان داخل منطقة الإرشاد.

ثانياً: التزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر.

تحرص قوانين الدول المختلفة على إلزام المرشدين بتقديم مساعدتهم للسفن التي تتعرض للخطر ويعتبر هذا الالتزام بالمساعدة ثمناً لتقرير الإرشاد الإجمالي وعلى وجه الاحتكار، فالمرشد الذي يتولى إرشاد السفن ولو لم تكن في حاجة إلى

الإرشاد يتعين عليه بالمقابل أن ينقذ السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك، ويرى اتجاه فقهي إن التزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر يعد خروجاً على القواعد العامة، فالأصل وفقاً للقواعد العامة أن يتمتع الأفراد عن الأضرار ببعضهم دون الالتزام بتقديم المساعدة للأشخاص والأموال التي تكون في حالة خطر على أن يكون ذلك مجرد التزام أدبي لا يحميه القانون بأي جزاء. ولكن القانون البحري خرج على هذه القواعد التقليدية، نظراً للمخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأرواح والأموال في البحر الأمر الذي يفرض نوعاً من التكاتف الذي يأبى أن يكون في إمكان الشخص أن يقدم عوناً إلى الأرواح والأموال دون أن يتعرض لخطر جدي ولا يقدم هذا العون^(٣٣).

وبلاحظ إن المادة (٧٣) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ تلزم المرشد بان يقدم مساعدته للسفينة التي تكون في حالة خطر ولو لم يطلب إليه ذلك متى تبين له إن الخطر محقق بها.

والمرشد ملزم بأن يقدم المساعدة للسفينة التي تتعرض للخطر، ولو كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى، إذ عندئذ عليه أن يترك السفينة التي يقوم بإرشادها أو التي عليه الدور لإرشادها ويتوجه للسفينة المعرضة للخطر، حيث لا مجال لأعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيب الطلبات إلا في الأحوال العادية.

المقصد الثاني: التزامات المجهز^(٣٤)

تتعدد الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز وهي: الالتزام بطلب المرشد، والالتزام بالاستعانة بالمرشد الذي يتقدم لإرشاد السفينة، والالتزام بتيسير مهمة

٣٣. انظر، د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق ص ٩٧.

٣٤. انظر، د. محمود مختار احمد بريري، المرجع السابق، بند (٥٠٨) ص ٥٧٨، ص ٤٩٢،

د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص ٩٩ وما بعدها، د. محمود سمير الشرفاوي،

القانون البحري ١٩٩٣، المرجع السابق، بند (٥٨٤)، ص ٥٧٨، د. يوسف يعقوب صرخوه،

المرجع السابق، بند (٢١٩) ص ٢٦٩، د. محمد عبد الفتاح الترك، المرجع السابق، ص ١٦٥

وما بعدها، د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ١٩٩٦، المرجع السابق، بند (٢١١)

(ص ١٧٥، د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٥٢٣ وما بعدها.

المرشد، والالتزام بأداء مقابل الإرشاد المالي، والالتزام بتعويض المرشد إذا قدم مساعدة للسفينة متى تعرضت للخطر، والتزام بتعويض المرشد عن أداء بعض الخدمات للسفينة غير الإرشاد والمساعدة. ونتناول هذه الالتزامات على نحو مفصل وكما يلي:-

أولاً: الالتزام بطلب المرشد

حرصت القوانين المختلفة المنظمة للإرشاد على النص على إن كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد عليها قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو إن تقوم بطلبه لاسلكياً، فلا يجوز للسفينة دخول منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد عليها^(٣٥). والذي يحدث في الواقع العملي^(٣٦) إن الريان لا ينتظر حتى يصل إلى حدود منطقة الإرشاد ثم يطلب المرشد، بل هو يطلب ذلك قبل وصوله بفترة تتراوح بين (٢٤ - ٧٢) ساعة، حيث يبلغ بمواعيد وصوله التقريبية إلى منطقة الإرشاد، وغالباً ما يفعل ذلك بمجرد مغادرته آخر ميناء، كانت ترسو فيه السفينة.

ويلاحظ أن المشرع العراقي كان أكثر اقترباً من الواقع، حيث تنص المادة (٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على إلزام ريان كل سفينة متوجهة إلى موانئ العراق بإخطار ضابط السيطرة قبل وصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد بأربع وعشرين ساعة وإعلامه بالموعد التقريبي لوصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد. كما إن المادة (٣) من ذات التعليمات توجب على الريان تنفيذ هذا الالتزام قبل (٤٨) ساعة إذا كانت السفينة تحمل بضائع خطيرة، أما إذا كانت السفينة هي ناقلة غاز فيجب على ريانها الاتصال بضابط السيطرة قبل (٧٢) ساعة من وصول الناقلة إلى محطة الإرشاد (المادة ٦). وفي كل الأحوال المتقدمة تكون إشارة طلب المرشد هي رفع الإشارة الدولية (J) أو أعلام الإشارات

٣٥. انظر، المادة (٤) من قانون تنظيم الإرشاد بميناء دمياط، رقم (٤) لسنة ١٩٨٦، المادة

(٣) من قانون تنظيم الإرشاد بميناء الإسكندرية والدخيلة، رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩، المادة (

٣) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ والخاصة بتنظيم الإرشاد في موانئ البحر الأحمر.

٣٦. على ما ذكر لنا المرشدون العاملون في الشركة العامة لموانئ العراق.

الدولية (pt) إذا كان الوقت نهراً، أما إذا كان ليلاً فتكون إشارة طلب المرشد هي ضياء ابيض واضح يظهر أو يحدث وميضاً على فترات قصيرة أو إرسال الإشارة (pt) بالمورس الضوئي (م ١٥٨). أو عن طريق الاتصال بمحطة لاسلكي البصرة على شفرة النداء (YIP) أو بمحطة لاسلكي أم قصر على شفرة النداء (YIU) باستخدام تردد النداء (٢٥٠٠) كيلو هيرتز والترددات العالمية حسبما مدرج في كتاب (LIST OF RADIO) SIGNAL BOOK أو كتاب (LIST OF COASTSTATION) ، وفضلاً عن ما تقدم على ريان السفينة عند وصول سفينته إلى محطة الإرشاد الاتصال بها وإبلاغها بالمعلومات الآتية: ١- اسم السفينة ٢- شفرة ندائها الدولية ٣- الموقع الذي أُلقت فيه المرساة ٤- طول السفينة وعرضها ٥- غاطس المقدمة والمؤخرة بالأمتار ٦- اسم وكيلها في الميناء المقصود ٧- تاريخ بناء السفينة وسرعتها القصوى^(٣٧).

وفي حالة عدم وجود محطة الإرشاد لأي سبب من الأسباب يجب على ريان السفينة إخطار ضابط السيطرة بالمعلومات المشار إليها أعلاه^(٣٨).

وعلة إلزام ريان السفينة بإبلاغ سلطة الميناء أو محطة الإرشاد بتاريخ الوصول هو أن إرشاد السفن يكون حسب تواريخ وصولها منوطاً بإبلاغ سلطة الميناء عن ميعاد الوصول التقريبي على النحو سالف الذكر.

ومن الجدير بالذكر إن السفينة لا يسمح لها بدخول الموانئ القنوات الملاحية العراقية إلا إذا وجد مرشد على ظهرها^(٣٩).

أمّا طلب الإرشاد عند خروج السفينة من الميناء، فيتم أيضاً حسب الدور، ومن ثم يتعين على ريان أو وكيل السفينة التي تروم مغادرة الميناء مراجعة إدارة الميناء الذي تتواجد فيه بأربع وعشرين ساعة قبل الموعد التقريبي لمغادرتها لاتخاذ الإجراءات اللازمة لمغادرة السفينة رصيف الميناء أو إبلاغ ضابط السيطرة بأربع وعشرين ساعة قبل الموعد التقريبي للمغادرة طالبا السماح للسفينة بمغادرة الميناء أو

٣٧. انظر، المادة (٨) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٣٨. انظر، المادة (٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٣٩. انظر، المادة (١٠/ز) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

المرسى وتهيئة المستلزمات المطلوبة، كما يتعين على ربان السفينة أو وكيلها الاتصال ثانية بإدارة الميناء أو ضابط السيطرة باثنتي عشرة ساعة قبل الموعد التقريبي للمغادرة مؤكداً على طلبه السابق ومحددًا الوقت المقرر للمغادرة^(٤٠).

ويكون طلب المرشد عند المغادرة عن طريق توجه ربان السفينة أو وكيلها إلى إدارة الميناء أو ضابط السيطرة، لأن ذلك يوفر دليلاً كتابياً، على أساس إن إدارة الميناء يوجد فيها شخص مختص بتلقي طلبات الإرشاد وتسجيلها.

فضلاً عن ذلك يكون طلب الإرشاد عن طريق رفع علم الإشارة الدولية (P) على مقدمة السفينة قبل مغادرتها الميناء أو المرسى بأربع وعشرين ساعة في الأقل^(٤١).

أمّا الاتصال بالتلفون فإنه وإن كان ممكناً، إلا أنه ليس مفضلاً، لأنه رغم بساطته فإنه عديم الفائدة في الإثبات.

ثانياً: - الالتزام بالاستعانة بالمرشد الذي يتقدم للإرشاد.

يلتزم ربان السفينة طالبة الإرشاد باستخدام المرشد الذي يتقدم إليه، ولا تعرف الموانئ العراقية نظام الإرشاد بالاختيار^(٤٢)، والذي كان معمولاً به في فرنسا خلال فترة طويلة من الزمن، حيث كانت بعض شركات الملاحة البحرية تفضل الاستعانة بمرشد معين عند دخول سفنها احد الموانئ أو خروجها منه.

وكانت حكمة نظام المرشد بالاختيار تتمثل في انه مع التسليم بأن المرشدين يتم اختيارهم وفق معايير كفاءة صارمة ودقيقة، لا يمكن الادعاء بأن المرشدين جميعاً ذوو كفاءة واحدة وخبرة متماثلة^(٤٣). ومن هنا فإنه لا يمكن إنكار حق المجهز أو الربان في استخدام أكفاء المرشدين وأكثرهم خبرة، بحكم ضخامة قيمة السفينة، وعدم ملاءمة المرشد، إذا ما ارتكب خطأً الحق ضرراً بالسفينة أو بالغير فضلاً عن ذلك، فإن تردد السفينة على ميناء معين، يفضل معه أن يتولى إرشادها نفس المرشد

٤٠. انظر، المادة (١٣، ١٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٤١. انظر، المادة (١٤) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٤٢. وهو ما أكدته لنا المرشدين العاملين في الشركة العامة لموانئ العراق عند لقاءهم بهم.

٤٣. انظر، د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٠١.

الذي سبق له إرشادها، حيث يكون هذا المرشد قد تعرف على خصائصها الفنية، وارتبط بنوع من التعارف والعلاقة الإنسانية مع الريان وأفراد الطاقم.

ثالثاً: - الالتزام بتسهيل مهمة المرشد

يلتزم مجهز السفينة الخاضعة للإرشاد الإجمالي، باتخاذ الإجراءات الضرورية - عن طريق الريان - لتمكين المرشد من تنفيذ عملية الإرشاد. ويتحقق ذلك عن طريق تزويد المرشد بالمعلومات الفنية الضرورية عن السفينة ومواصفاتها وسرعتها وقوة آلاتها^(٤٤). ويلتزم الريان أيضاً بأن يعمل ما في وسعه لتيسير صعود المرشد إلى السفينة حتى يستطيع زورق الإرشاد من الاقتراب وإجراء المناورات التي تمكن المرشد من الصعود إلى السفينة عن طريق سلم أو رافعة ميكانيكية يتولى أفراد الطاقم تهيئته (تهيئتها) ليستخدمه (ليستخدمها) المرشد. ويلتزم الريان بتمكين المرشد من النزول بعد انتهاء عملية الإرشاد واتخاذ كافة الاحتياطات التي تكفل سلامته^(٤٥)، وإلا قامت مسؤوليته عن أية أضرار تصيب المرشد وزورق الإرشاد^(٤٦).

ويحق للمرشد إذا لم يتعاون معه الريان، أن يعتبره رافضاً لخدمة الإرشاد بكل ما يترتب على ذلك من نتائج، ومنها إلزامه بدفع مقابل الإرشاد، وإلزامه بدفع رسم إضافي، فضلاً عن توقيع عقوبات جزائية وفقاً لبعض القوانين، ومنها القانون المصري^(٤٧).

رابعاً: - الالتزام بدفع مقابل الإرشاد.

يرتبط الإرشاد الإجمالي بالالتزام بمجهز السفينة الخاضعة للالتزام الإرشاد بدفع مقابل مالي نظير خدمة الإرشاد، ولو لم يستعن الريان بالمرشد فعلاً، فالمجهز يلتزم

٤٤. انظر، المادة (٨) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٤٥. انظر، المواد (٨٢، ٨١، ٨٠) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٤٦. انظر، المادة (٧٢) والمادة (٨٥) من تعليمات الموانئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٤٧. انظر، المادة (١٤) من القانون رقم (٤) والخاص بتنظيم الإرشاد في ميناء دمياط،

والمادة (٣) من القانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ والخاص بتنظيم الإرشاد في مينائي الدخيلة

والإسكندرية والمادة (١٣) من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ الخاص بتنظيم الإرشاد في

موانئ البحر الأحمر.

بأداء مقابل الإرشاد، سواء استعان بالمرشد أو لم يستعن به، بل يلتزم المجهز، بدفع رسم إضافي إذا رفض الريان الاستعانة بالمرشد، علاوة على الالتزام بدفع مقابل الإرشاد وذلك كنوع من الجزاء.

وقد ورد النص على هذه الأحكام بمقتضى المادة (٣٢٨) من تعليمات الموائى والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في العراق وهو ما تنص عليه جميع القوانين المنظمة للإرشاد في الموائى المصرية، من ذلك مثلاً المواد (١٣،١٤) من القانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ في شأن تنظيم إرشاد السفن في ميناء دمياط، والمواد (١٢،١٣) من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٨٩ والخاص بتنظيم الإرشاد في مينائى الإسكندرية والدخيلة، والمواد (١٢،١٣) من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ الخاص بتنظيم الإرشاد في موائى الهيئة العامة لموائى البحر الأحمر.

والتزام الريان بدفع مقابل الإرشاد في جميع الأحوال لا يجعل للريان أو المجهز مصلحة في الاستغناء عن خدمة الإرشاد. أما تقرير رسم إضافي، فمرجعه الرغبة في توقيع جزاء على الريان الذي لا يطلب الإرشاد، حيث إن الإرشاد لا يتقرر فقط لمصلحة السفينة بل لمصلحة الملاحة البحرية بصورة عامة ومصلحة منشآت الميناء^(٤٨) ولذلك، كما سبق واشرنا، بعض القوانين ومنها القانون العراقي والقانون المصري، تفرض عقوبات جزائية على الريان الذي لا يطلب الإرشاد.

بيد أن استحقاق مقابل الإرشاد والرسم الإضافي منوط بان يكون المرشد قد تقدم لخدمة السفينة فأرشدتها أو رفضه الريان أو لم يطلب إليه أصلاً أو لم يحصل الريان على إذن من إدارة الميناء يعفيه من الاستعانة بالمرشد.

ويلتزم المجهز بدفع مقابل الإرشاد حتى لو كانت السفينة معفاة أصلاً من الالتزام بالإرشاد الإجباري مادام الريان قد طلب خدمة الإرشاد، ذلك لان مقابل الإرشاد هو مقابل هذه الخدمة.

إن الالتزام بدفع مقابل الإرشاد يقع على عاتق المجهز، وان كان الفقه والقضاء والمشرع أحياناً يتحدث عن التزام الريان بدفع مقابل الإرشاد، ونحن نرى أن ذلك

يجب أن يفهم على أساس أن المقصود إن الريان يقوم بدفع مقابل الإرشاد بصفته نائباً عن المجهز.

بيد انه، من الناحية العملية، غالباً ما يقوم وكيل السفينة بدفع مقابل الإرشاد وسائر التعويضات واجبة الدفع نظير الخدمات التي يؤديها المرشد للسفينة، ومتى قام وكيل السفينة بوفاء مقابل الإرشاد، حق له أن يعود على المجهز بما وفاه طبقاً للقواعد العامة.

لقد ثارت صعوبة كبيرة في تحدد الطبيعة القانونية لمقابل الإرشاد، ويرى جانب من الفقه^(٤٩)، إن مقابل الإرشاد يعتبر رسماً على أساس أن القصد من فرضه هو مصلحة الميناء والسفن والملاحة البحرية عموماً، والدليل على كونه رسماً وليس أجراً، أنه واجب الدفع سواء استعان الريان بالمرشد أم لا، ولو كان أجراً لاقتصر الالتزام بالوفاء به على الحالة الأولى وحدها. فمقابل الإرشاد والحال كذلك، يعتبر من قبيل الرسوم أو الضرائب العامة.

ونحن نرى، إن مقابل الإرشاد يعتبر في القانون العراقي رسماً، باعتبار إن حصيلة مقابل الإرشاد تذهب إلى خزانة الدولة ولا يصيب المرشد منها شيئاً، حيث يعد المرشد موظفاً عاماً يحصل على راتب من الدولة نظير قيامه بخدمة الإرشاد.

يعتبر رسم الإرشاد ديناً ممتازاً في القانون العراقي، وهذا ما يتضح من نص المادة (١/١٣٧٨)، من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل، حيث جعلت المبالغ المستحقة لخزينة الدولة من رسوم وضرائب ونحوها ديناً ممتازاً، ونرى إن محل الامتياز يشمل السفينة وملحقاتها وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حصل الإرشاد بمناسبةها.

خامساً: الالتزام بمكافأة المرشد عن مساعدته للسفينة.

٤٩. انظر، د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٥٢٤، د. أحمد عبد الهادي، المرجع

السابق، بند (٤٦٥) ص ٤٣٤، د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة

العربية، من دون مكان نشر، ١٩٨٠، ص ٢١٠.

إنّ مكافأة المساعدة والإنقاذ تذهب حالياً إلى الشركة العامة لموانئ العراق^(٥٠) ويتم تحديد هذه المكافأة بموجب عقد يتم التوقيع عليه بين ريان السفينة أو المركب أو مالكها والمدير العام للشركة، ويتم تقدير هذه المكافأة على أساس مجموعة من العناصر هي: مقدار الفائدة التي نتجت عن إنقاذ السفينة أو المركب وجهود المنقذين ودرجة الخطر التي يتعرض لها المنقذون وسفينة الانقاذ والوقت الذي استغرقته عملية الإنقاذ^(٥١)، أما المرشد فإنه يستحق نسبة من المكافأة تخصص له من قبل إدارة الشركة العامة لموانئ العراق وحسب الصلاحيات المقررة لها وذلك بشرط أن يكون قد ساهم في عملية الإنقاذ أو قام بأي عمل من شأنه إنجاز عملية الإنقاذ^(٥٢).

وقد قرر المشرع للمرشد هذه المكافأة لأنه قدر أنّ الإنقاذ والمساعدة يستلزم جهداً خاصاً من المرشد يتوجب معه أن يكافأ.

سادساً: التزامات مالية أخرى غير مقابل الإرشاد ومكافأة المساعدة.

عندما يتولى المرشد إرشاد سفينة مغادرة، ويضطر للسفر معها بسبب سوء الأحوال الجوية أو لأي سبب كان فإن السفينة تلتزم بجميع مصروفاته المترتبة على ذلك مضافاً إليها (١٠٠) مائة دينار بالعملة القابلة للتحويل عن كل يوم أو جزء منه حتى عودته إلى العراق^(٥٣)، كما تلتزم السفينة التي يسافر على ظهرها المرشد بإنزاله في اقرب ميناء، على أن تتحمل نفقات أقامته ومصروفات عودته إلى العراق في أول سفينة ركاب أو طائرة شريطة أن تكون من الدرجة الأولى^(٥٤).

الخاتمة

١- إنّ الإرشاد نشاط يرتبط بالملاحة البحرية ارتباطاً وثيقاً، فهو نشاط لازم لأمن الملاحة البحرية في الموانئ والقنوات وتطور الملاحة البحرية ليس من شأنه

٥٠. انظر، المادة (٢١٣) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٥١. انظر، المادة (٢١٤ / أ) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٥٢. انظر، المادة (٢١٤ / ب) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٥٣. انظر، المادة (٧٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

٥٤. انظر، المادة (٧٨) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨.

التقليل من أهمية الإرشاد، بل العكس صحيح، حيث إن خدمة الإرشاد تتطور بتطور الملاحة البحرية، وتتأكد جدوى وحيوية هذه الخدمة مع مرور الوقت. والإرشاد: وان كان من موضوعات القانون الخاص لا العام، إلا أن الدول المختلفة تنظر إليه على أنه خدمة عامة، وبالتالي مرفق عام في الدولة، ومن ثم عنيت بتنظيمه على وجه يضمن سلامة مسالك الميناء ومنشأته وانتظام الملاحة البحرية.

ولذلك تأخذ غالبية الدول بنظام الإرشاد الإلزامي وان اختلف المقصود بالإلزامية باختلاف الدول: فبعض التشريعات تنظر إلى الالتزام بالإرشاد على انه التزام بدفع مقابل الإرشاد وان لم يلتزم الريان بالاستعانة بالمرشد فعلاً. فالالتزام بالإرشاد، والحال كذلك، يعني فقط الالتزام بأداء مقابل الإرشاد، سواء استخدم الريان المرشد أم لم يستخدمه. وبعض التشريعات لا تعترف للريان بالحق في الاستعانة به، بل يتعين أن يستعين الريان بالمرشد، بحيث إذا لم يفعل ذلك تعرض، علاوة على التزامه بدفع مقابل الإرشاد، للعقوبة الجزائية، وتأخذ غالبية الدول أيضاً بمبدأ احتكار الإرشاد، بمعنى قصر مباشرة الإرشاد على أشخاص معينين هم المرخص لهم بالإرشاد. والترخيص لا يصدر إلا بعد استيفاء شروط فنية وصحية دقيقة، وقد يصل الأمر في بعض الدول، كما هو الحال في العراق، إلى إضطلاع الدولة بخدمة الإرشاد عن طريق مرشدين تربطهم بها رابطة الوظيفة العامة بيد إن بعض الدول، كما هو الحال في فرنسا، تترك الإرشاد للنشاط الخاص مع إخضاعه لرقابة دقيقة من الدولة.

٢- يتمتع المرشد بمركز قانوني متميز وان كان يشتهه بمراكز قانونية أخرى: فبخصوص علاقة المرشد بالدولة. هناك اتجاهات في الفقه والقضاء والتشريع، يذهب الاتجاه الأول إلى إن المرشدين لا يرتبطون بالدولة برابطة الوظيفة العامة على الرغم من تمتعهم باحتكار مهنة الإرشاد، وعلى الرغم من خضوعهم لإشراف إداري دقيق من جانب الدولة، في حين يذهب الاتجاه الثاني إلى اعتبار المرشد موظفاً عاماً وعلّة ذلك هي إن الدولة هي التي تقوم بتحصيل عوائد الإرشاد لحساب الخزنة العامة وهي التي تقوم بتعيين

المرشدين، وتشتترط في سبيل ذلك حصولهم على مؤهلات معينة، وهي التي تقوم بتزفيهم وقبول استقالتهم وإحالتهم على التقاعد. كما إن المرشدين يخضعون لإشراف إداري دقيق ومباشر من قبل الدولة وهي التي تقوم بتأديبهم، فضلا عن تقرير احتكار مهنة الإرشاد لهم.

وفي العراق يلاحظ ان نصوص القوانين تؤيد اعتبار المرشد موظفاً عاماً إذ إن المشرع في قانون الخدمة البحرية المدني رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ يستخدم مصطلح (راتب) بدلاً من مصطلح (اجر) للدلالة على ما يحصل عليه المرشدون مقابل أدائهم لمهام الإرشاد، وهو ما يكشف عن ان المشرع ينظر إلى المرشدين باعتبارهم موظفين عموميين. فضلاً عن ذلك ان قانون الموائى رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه تبين بوضوح إن القيام بعمليات الإرشاد هي حصراً من اختصاص الشركة العامة لموائى العراق، ومن المعلوم إن العاملين في هذه الشركة هم موظفون عموميون لأنهم يعملون في شخص معنوي عام.

أما بخصوص العلاقة التي تربط ربان السفينة بالمرشد أثناء تواجد هذا الأخير على متن السفينة بقصد إرشادها، فقد كانت النظرية القديمة ترى أن الربان عند حضور المرشد يتخلى عن قيادة السفينة، تاركاً ذلك للمرشد الذي يتولى هذه القيادة بصفة وقتية، فالقيادة تثبت للمرشد وحده والربان يخضع للمرشد، شأنه في ذلك شأن باقي أفراد الطاقم والمسافرين، حيث تتحصر سلطاته في الوظائف التجارية دون الملاحية. أما في النظرية الحديثة فينظر إلى المرشد على انه مجرد دليل يقدم النصح والمشورة والرأي لربان السفينة أثناء تواجدها في منطقة الإرشاد الإلجباري على أساس إن المرشد لديه معلومات دقيقة ومفصلة عن العمق والتيارات وعوائق الملاحة المحلية وظروف الميناء واتجاهات السير فيه. ويترتب على ذلك، انه منذ اللحظة التي يصعد فيها المرشد إلى السفينة يصبح كأحد أفراد الطاقم ويكون مكلفاً بالإرشاد عن الطريق واجب الإلتباع ويحتفظ الربان بكافة سلطاته، ويبقى هذا الأخير (الربان) هوالمسؤول الوحيد عن استخدام هذه السلطات ونتائج المناورات، ويمكن أن يعتبر أساساً لهذه النظرية في القانون العراقي المادة (٦٩) من تعليمات الموائى رقم (١) لسنة ١٩٩٨ التي تنص على أنه ((تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام

المرشد بعملية الإرشاد ((. وهو نص بالغ الدلالة يكاد يكون قد صيغ فقط لمجرد إنكار النظرية القديمة.

وبخصوص علاقة المرشد بمجهز السفينة التي يتم إرشادها، فإن الاجتهادات الفقهية والقضائية جد مختلفة، فهناك اتجاه يرى أن هناك علاقة عقدية تتمثل في عقد عمل يرتبط فيه المرشد بعلاقة تبعية مع المجهز، وهناك اتجاه يرى أن العقد ليس عقد عمل، بل هو عقد مقاوله، ومن ثم يحتفظ المرشد باستقلاله تجاه المجهز، وهناك اتجاه يرى أن علاقة المرشد بالمجهز علاقة تنظيمية محضة لا اثر للعقد فيها، حيث يتولى القانون تنظيم علاقة الطرفين: فالمرشد لا يستطيع أن يمتنع عن إرشاد السفينة التي تطلب الإرشاد ولا أن يختار السفينة التي يرشدها، والريان لا يستطيع أن يرفض الاستعانة بمرشد، والتزامات كل من الطرفين يحددها القانون لا الاتفاق، وعلى وجه الخصوص، تتولى القوانين واللوائح تحديد مقابل الإرشاد.

المراجع

١- المراجع العربية

أولاً: الكتب/

١- د. أحمد عبد الهادي، القانون البحري، ج١، من دون ناشر، من دون مكان

نشر، ١٩٤٦.

- ٢- د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، من دون مكان نشر، ١٩٨٠.
- ٣- د. بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، ط١، من دون ناشر، القاهرة، ١٩٨٤.
- ٤- د. ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٥.
- ٥- د. رفعت فخري أبادير، دروس في القانون البحري، دار الفكر العربي، من دون مكان نشر، ١٩٧٤.
- ٦- د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، من دون مكان نشر، ٢٠٠٤.
- ٧- د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، ٢٠٠٤.
- ٨- د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ١٩٩٩.
- ٩- د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٧٨.
- ١٠- د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة (١٩٩٠) والقوانين المكملة له، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- ١١- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥.
- ١٢- د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، من دون مكان نشر، من دون سنة نشر.
- ١٣- د. علي حسن يونس، العقود البحرية، من دون ناشر، من دون مكان نشر، ١٩٧٨.
- ١٤- د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٦.
- ١٥- د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٧٠.

- ١٦- د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
- ١٧- د. محمد عبد الفتاح الترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- ١٨- د. محمود مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.
- ١٩- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، من دون ناشر، من دون مكان نشر، ١٩٨٧.
- ٢٠- د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٦.
- ٢١- د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢.
- ٢٢- د. هاشم رمضان الجزائري، علاقة ريان السفينة ومرشدها بالمجهر والشاحنون، مطبعة دار الحكمة البصرة، ١٩٨٦.
- ٢٣- د. يوسف يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، ج١، ط١، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ١٩٨٥.

ثانياً: القوانين /

أ- القوانين والتعليمات العراقية /

- ١- القانون المدني رقم (٤٠) لسنة (١٩٥١).
- ٢- قانون الخدمة البحرية المدني رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥.
- ٣- قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة (١٩٩٥).
- ٤- تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة (١٩٩٨).

ب- القوانين العربية /

- ١- قانون تنظيم الإرشاد بميناء دمياط رقم (٤) لسنة (١٩٨٦).
- ٢- قانون تنظيم الإرشاد بميناء الإسكندرية والدخيلة رقم (٢٦) لسنة (١٩٨٦).

- ٣- القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة (١٩٩٠).
- ٤- قانون تنظيم الإرشاد بموانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر رقم (٦) لسنة (١٩٩٥).

ثالثاً: الدوريات /

- ١- مجموعة أحكام النفض المصرية، السنوات ٢٢، ٢١، ١٤.

٢- المراجع الأجنبية /

أولاً / المراجع الفرنسية -

- 1- Bernard Gontier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylographie.
- 2- Levillain, Note sous Trib. Correct. Port d Eveque, 28 mai, 1879 Dalloz Periodique. 1881.11.169.

ثانياً / المراجع الإنكليزية -

- 1- James Kent, Commentaries on American Law, 3rd ed. Vol. 3.
- 2- Scrutton, on charter Parties and Bills of Lading, 18th ed. London. 1974.